

Synpunkter på Citybanans PM 2 F07-1809/SA20 daterat 2008-04-16

Undertecknad till synpunkter nr 19 enligt benämningen i Projekt Citybanans PM 2 anser inte att projektgruppens kommentarer ger svar på de frågor jag ställt och anser alltså att järnvägsplanens miljökonsekvensutredning (MKB) har mycket stora brister och bör rättas och kompletteras innan järnvägsplanen fastställs. Jag hävdar även att Banverket skall följa Miljööverdomstolens dom och inte driva sitt överklagande i Högsta Domstolen vidare.

Vidare anser jag att Banverket på ett anmärkningsvärt sätt har underlåtit att ta hänsyn till allmänhetens synpunkter genom att hänvisa till att järnvägsplanens MKB har godkänts av länsstyrelsen. Huvudansvaret för att miljölagstiftningen efterlevs ligger alltså hos Banverket och kan inte avhändas med motivet att en annan myndighet tidigare har handlagt ärendet.

Jag yrkar att Länsstyrelsens beslut att godkänna Citybanans MKB gällande förstudie, järnvägsutredning och järnvägsplan på många punkter strider mot Miljöbalken och därför skall inhiberas (ogiltigförklaras). Till stöd för detta yrkande hänvisas till Miljööverdomstolens slutliga beslut i [Mål nr M8597-06](#), 2007-04-20 där domstolen helt har dömt ut Banverkets MKB att vara så dålig att den inte ens kan ligga till grund för ansökan.

Vi yrkar på en opartisk granskning av konsekvenser för kapacitet, pålitlighet, energi och miljö för Citybanan i jämförelse med 0-alternativet och "Tysta spår"¹ som rimligt alternativ enligt Miljöbalken 6 kap 12 §.

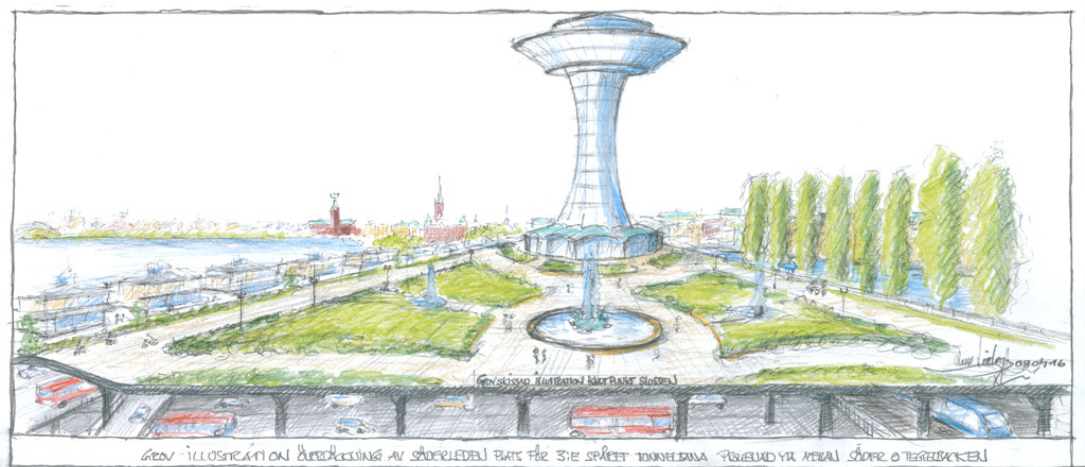
Fastställer Banverket trots allt järnvägsplanen för Citybanan kommer detta beslut att överklagas med hänvisning till bla nedanstående anmärkningar.

Synpunkter på PM 2

Banverket redovisar i denna PM2 skriftliga svar till mig på frågorna i brev daterat 2008-01-07. Den 14 januari 2008 hade jag och två andra medborgare ett möte med Projekt Citybanan med anledning av dessa svar. På mötet fördes minnesanteckningar av Banverket som sedan kvalitetssäkrades av oss medborgare.

Jag bilägger därför dessa kvalitetssäkrade [minnesanteckningar](#) och kan sammanfattningsvis konstatera följande svar

1. Med tre spår är det möjligt att skapa högre kapacitet än med 2 + 2 spår
2. Pålitligheten med tre spår är bättre än två Getingmidjor
3. Ytspår är energisnålare än spår i tunnel.
4. Med Citybanan bevaras bullret kring Riddarholmen och ökar vid Odenplan. Med Tysta Spår är det möjligt att göra staden både vackrare och tystare.



Olle Markstedt
Postvägen 1
139 54 Värmdö

070-516 24 27 olle.markstedt@telia.com

¹ Tysta spår är en utveckling av det Västra Ytspåret också kallat "Tredje Spåret" med nya stationer vid Slussen och St Eriksbron. Se www.KnutpunktSlussen.se för mer information